

Fig. 1

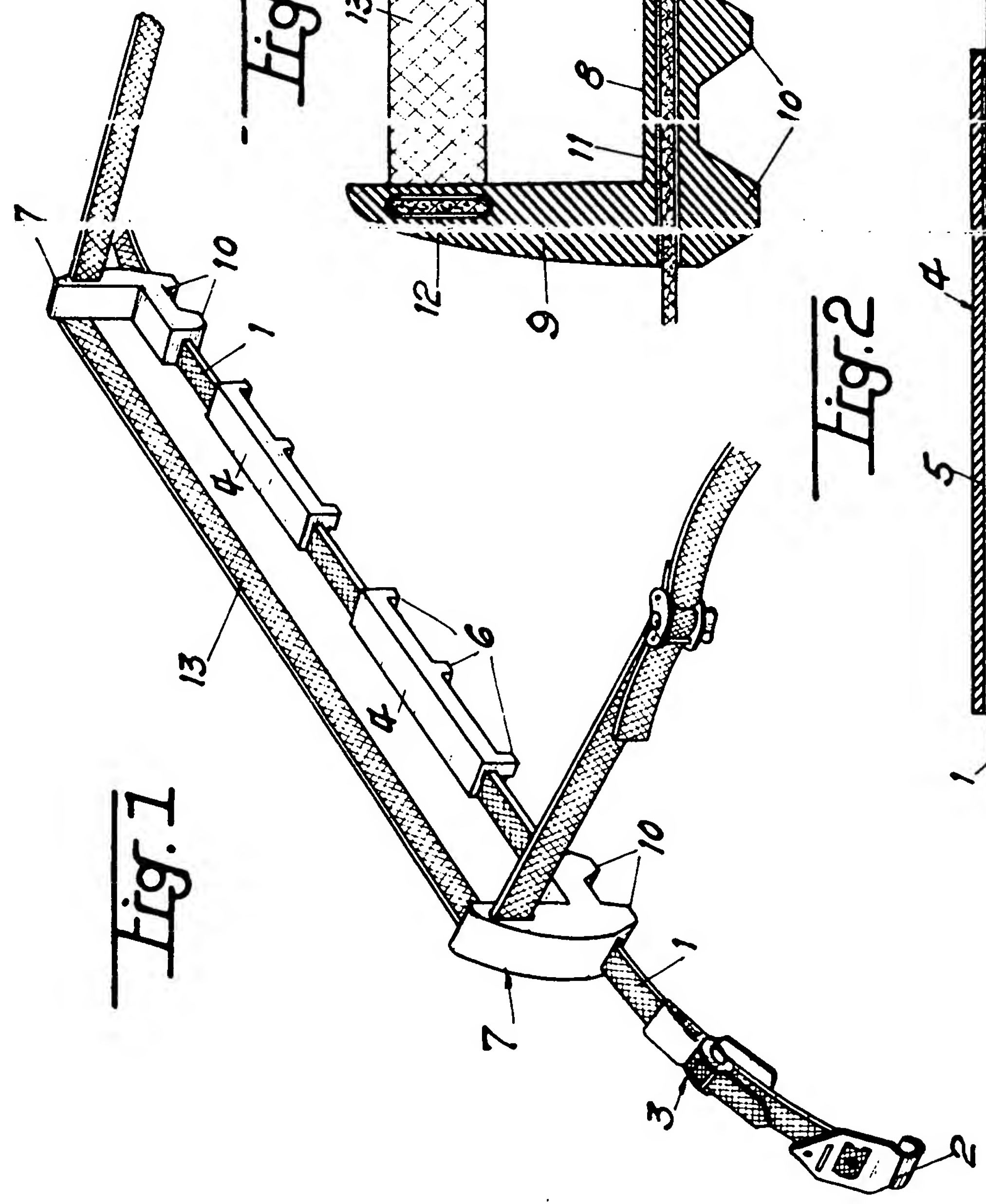


Fig. 3

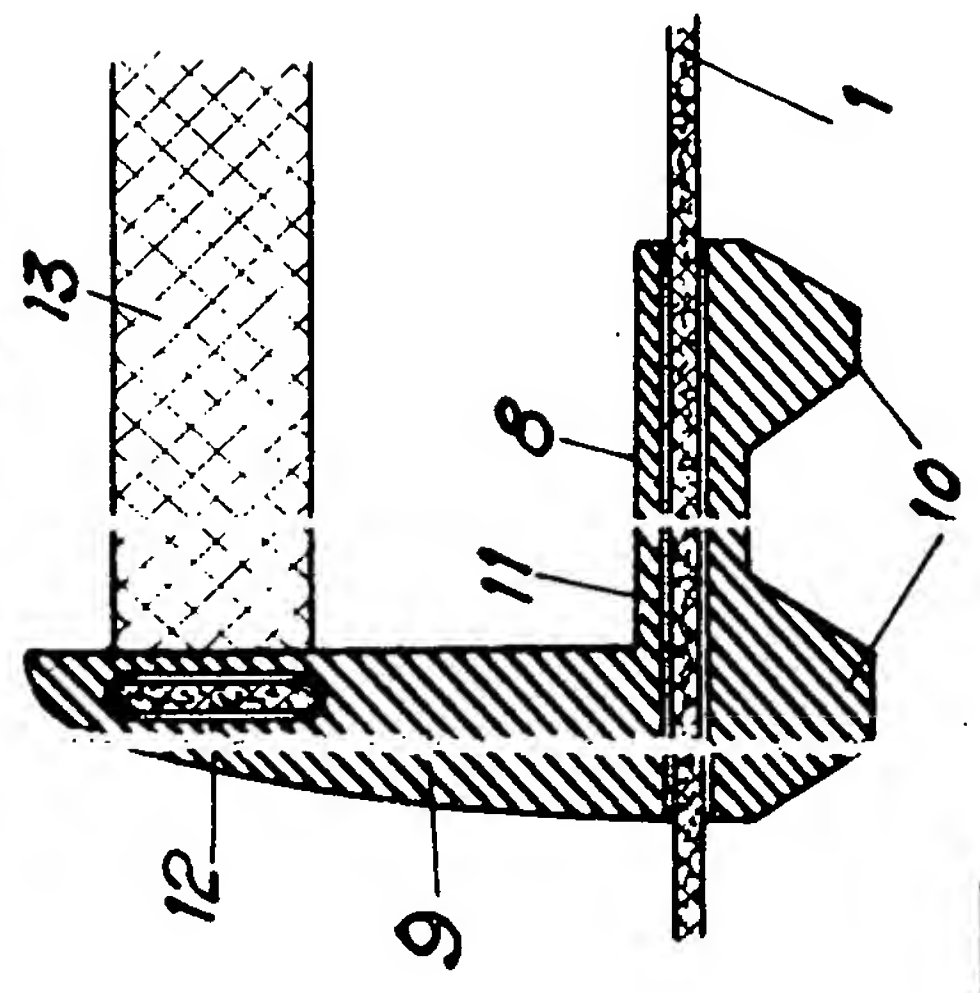


Fig. 2

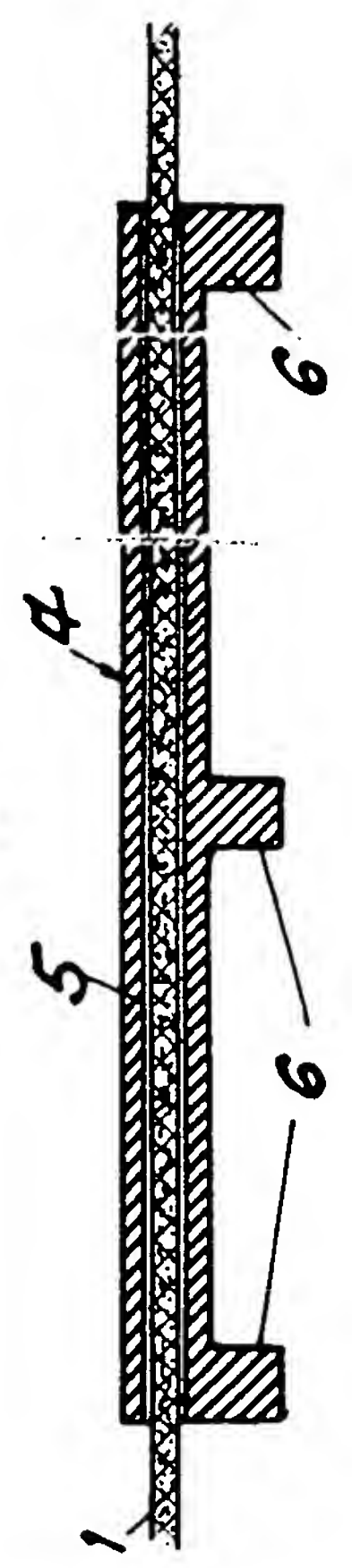
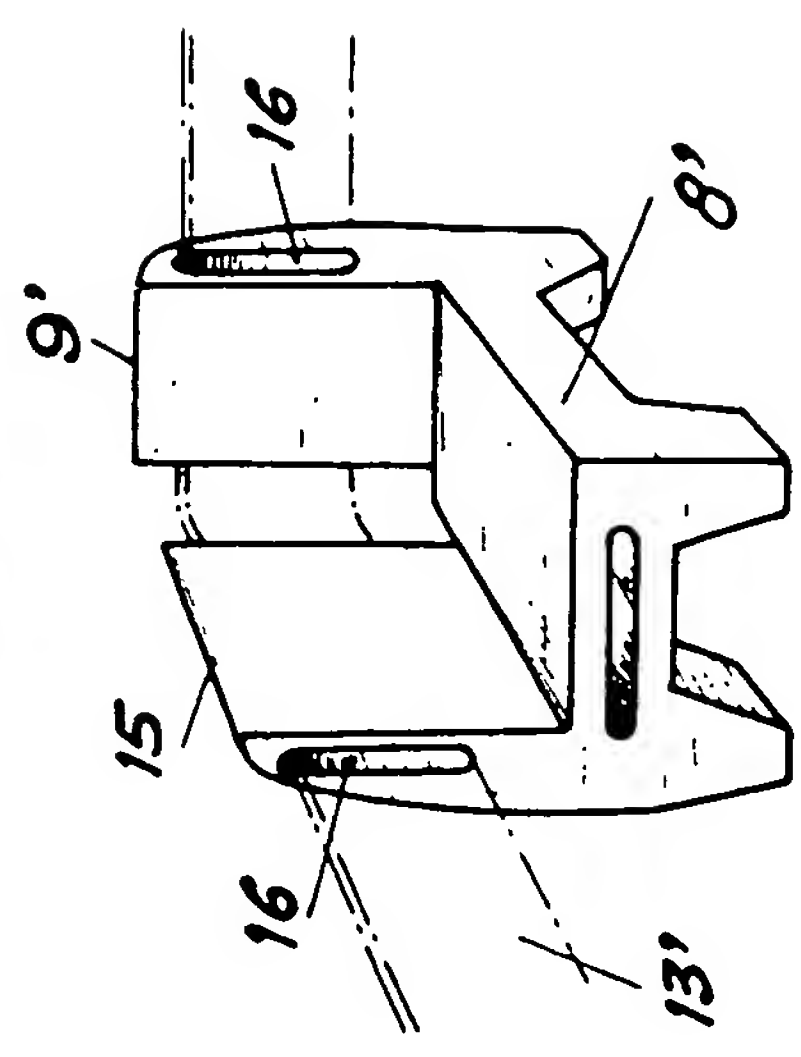


Fig. 4



274/42.1

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE

SERVICE

de la PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE

**BREVET D'INVENTION**

P.V. n° 789.467

N° 1.228.920

Classification internationale :

B 62 d

**Porte-bagages pour automobile.**

Société à responsabilité limitée dite : SOCIÉTÉ DU CAOUTCHOUC NORMAND résidant en France (Seine-Maritime).

Demandé le 16 mars 1959, à 16<sup>h</sup> 25<sup>m</sup>, à Paris.

Délivré le 21 mars 1960. — Publié le 2 septembre 1960.

(Brevet d'invention dont la délivrance a été ajournée en exécution de l'article 11, § 7, de la loi du 5 juillet 1844 modifiée par la loi du 7 avril 1902.)

La présente invention concerne les porte-bagages qui se fixent au toit des automobiles et a plus spécialement pour objet un porte-bagages de ce type qui est démontable et repliable.

On connaît des porte-bagages constitués essentiellement par au moins deux sangles matériellement indépendantes qui se placent transversalement sur le toit de l'automobile et qui, à l'aide de crochets prévus à leurs extrémités, s'accrochent aux larmiers de chaque côté de la carrosserie. Ce porte-bagages comportent des éléments d'espacement enfilés sur les sangles et empêchant le contact direct entre ces dernières et le toit de l'automobile, ainsi que des organes de support des bagages, ceux-ci pouvant être immobilisés, par exemple au moyen de sandows accrochés dans des ouvertures prévues à cet effet dans les équerres d'angle.

La présente invention a pour objet un porte-bagages du type décrit ci-dessus, qui se caractérise principalement par le fait de comporter à une hauteur convenable un élément d'appui latéral pour les bagages.

Suivant une caractéristique de l'invention, le porte-bagages comporte une courroie formant appui latéral pour les bagages, sur toute la longueur des quatre côtés du porte-bagages, et qui est montée à cet effet sur des équerres d'angle de manière à former un rectangle dont les quatre coins sont définis par lesdites équerres.

Suivant une autre caractéristique de l'invention, les équerres d'angle sont constituées chacune par un élément présentant un profil en L, dans au moins un plan sensiblement perpendiculaire au toit de l'automobile, une branche de cet élément formant base et se plaçant sur le toit, et l'autre branche constituant un montant, la base et le montant étant pourvus chacun d'un passage pour la sangle intéressée et pour la courroie, respectivement.

Dans un mode de réalisation, chaque équerre

d'angle est constituée par un élément présentant un profil en L, dans deux plans perpendiculaires, l'un à l'autre et au toit. En conséquence, l'équerre comporte une base se plaçant sur le toit et deux montants perpendiculaires l'un à l'autre et à la base, cette dernière étant pourvue d'un passage pour la sangle intéressée, et chaque montant étant pourvu d'un passage pour la courroie. Cette disposition présente l'avantage d'un meilleur maintien de la courroie et d'une protection efficace de celle-ci contre les sollicitations localisées qui risqueraient d'être provoquées par le contact direct entre la courroie et les bagages, aux quatre coins du rectangle précité.

Dans un autre mode de réalisation, on prévoit au moins deux équerres intermédiaires enfilées chacune sur une sangle et comportant, dans leur montant deux passages parallèles, transversales par rapport au passage de la sangle prévu dans la base. En utilisant ces équerres intermédiaires, on peut prévoir plusieurs courroies destinées à enserrer chacune les quatre côtés de deux bagages (par exemple deux colis ou deux valises) placés côte à côte ou bout à bout sur le porte-bagages.

Les équerres du porte-bagages selon l'invention peuvent être pourvues de trous permettant d'accrocher des sandows afin de mieux assujettir les bagages, si on le désire.

D'autres particularités de l'invention ressortiront de la description ci-après, en regard du dessin annexé, donné à titre d'exemple non limitatif et dans lequel :

La figure 1 est une vue partielle, en perspective, d'un porte-bagages selon l'invention;

La figure 2 montre, en coupe longitudinale, un élément d'espacement;

La figure 3 montre également en coupe, une équerre d'angle, et

La figure 1 montre, en perspective, une équerre d'angle suivant un autre mode de réalisation.

En se référant à la figure 1, on voit une des deux sangles 1 d'un porte-bagages; cette sangle, qui peut être en matière textile, en matière plastique, en cuir ou en toute autre matière convenable, avantageusement inextensible, est destinée à être accrochée, au moyen de deux crochets 2 (dont un seulement est représenté sur le dessin), prévu chacun à une extrémité de la sangle, au larmier de chaque côté de la carrosserie d'une automobile. La longueur de la sangle 1 peut être ajustée à la largeur du toit à l'aide d'au moins une boucle 3, d'un type connu en soi, prévue de préférence à proximité d'une extrémité de la sangle. Des éléments d'espacement, de préférence en caoutchouc, ou en une matière analogue, pourvu chacun d'un passage 5 (fig. 2) pour la sangle, sont enfilés sur cette dernière et viennent s'appuyer sur le toit de l'automobile par l'intermédiaire de saillies formant pied 6, si bien que la sangle 1 ne risque pas d'entrer en contact direct avec le toit et de détériorer ce dernier. On voit que sur la sangle 1 sont également enfilées deux équerres d'angle 7 comportant chacune une branche formant base 8 et une branche formant montant 9. La base 8 est pourvue de pieds 10 et d'un passage 11 (fig. 3) pour la sangle, et le montant 9 est pourvu d'un passage 12 disposé transversalement par rapport au passage 11 pour recevoir une courroie 13 destinée à enserrer les bagages sur les quatre côtés de ceux-ci. On remarquera qu'on peut facilement déplacer les équerres d'angle 7 afin d'ajuster leur écartement aux dimensions des bagages à transporter. Une boucle 14 permet d'ajuster la longueur de la courroie 13 et, les bagages étant mis en place sur le porte-bagages, de tendre la courroie 13 de sorte qu'elle offre un appui latéral convenable aux bagages, ou bien qu'elle vienne, le cas échéant, enserrer solidement ces derniers.

Suivant un autre mode de réalisation représenté sur la figure 4, l'équerre d'angle comporte, outre la base 8' et le montant 9', analogues à la base 8 et au montant 9, selon les figures 1 et 3, un second montant 15 disposé perpendiculairement à la base et au montant 9', et pourvu d'un passage 16 pour une courroie 13'. On remarquera que la disposition des deux montants 9' et 15 permet d'assurer un meilleur maintien de la courroie et d'éviter les sollicitations localisées de celle-ci telles qu'elles risquent de résulter du contact direct entre le coin intéressé d'un bagage et la courroie, par exemple dans le porte-bagages selon la fig. 1, dans certaines conditions d'utilisation. Ainsi qu'on le voit sur la figure 4, la forme des pieds — au nombre de quatre — de l'équerre d'angle selon ce mode de réalisation, peut différer de celle des pieds de l'équerre 7 et selon les figures 1 et 3.

Les équerres d'angle, équerres intermédiaires et

éléments d'espacement sont, de préférence, en une pièce et en caoutchouc, ce qui permet d'obtenir une bonne tenue de ces pièces, même lorsqu'elles sont exposées aux intempéries, et d'éviter toute détérioration du toit de l'automobile.

On peut aussi utiliser des pièces composites, dont les pieds sont en caoutchouc ou en une matière souple analogue, les autres parties des pièces considérées étant, par exemple, en matière plastique.

Bien entendu, l'invention n'est nullement limitée au mode de réalisation décrit ci-dessus et représenté sur le dessin annexé. Elle est susceptible de nombreuses variantes et modifications accessibles à l'homme de l'art, sans qu'on s'écarte pour cela de l'esprit de l'invention.

#### RÉSUMÉ

L'invention a pour objet :

1° Porte-bagages démontable et repliable se fixant au toit d'une automobile et comportant au moins deux sangles qui se placent transversalement sur le toit et s'accrochent, à l'aide de crochets, aux larmiers de chaque côté de la carrosserie, des éléments d'espacement enfilés sur les sangles, et des équerres d'angle disposées aux coins du porte-bagages, caractérisé en ce que ce dernier comporte, en outre, à une hauteur convenable, au moins un élément d'appui latéral pour les bagages.

2° Modes de réalisation comportant une ou plusieurs des caractéristiques suivantes, prises isolément ou dans toutes leurs combinaisons possibles :

a. L'élément d'appui latéral est constitué par une courroie montée sur les équerres d'angle de manière à former un rectangle dont les quatre coins sont définis par lesdites équerres d'angle;

b. Chaque équerre d'angle est constituée par un élément présentant un profil en L, dans au moins un plan sensiblement perpendiculaire au toit, une branche de cet élément formant base et se plaçant sur le toit et l'autre branche formant montant, la base et le montant étant pourvus chacun d'un passage pour la sangle et pour la courroie, respectivement;

c. Chaque équerre d'angle est constituée par un élément comportant une base se plaçant sur le toit et deux montants perpendiculaires l'un à l'autre et à la base, cette dernière étant pourvue d'un passage pour la sangle, et les montants étant pourvus chacun d'un passage pour la courroie;

d. On prévoit des équerres intermédiaires enfilées chacune sur une sangle et comportant dans son montant deux passages parallèles, transversales par rapport au passage de la sangle prévu dans la base, chacun des passages dans le montant étant destiné à recevoir une courroie;

e. Les équerres du porte-bagages sont pourvues

de trous permettant d'accrocher des sandows pour  
border les bagages:

f. Au moins celles des parties des équerres | d'angle, équerres intermédiaires et éléments d'espa-  
cement qui viennent en contact avec le toit, sont  
en caoutchouc ou matière souple analogue.

Société à responsabilité limitée dite : SOCIÉTÉ DU CAOUTCHOUC NORMAND

Par procuration :

D. MALÉMONT, J. COUV RAT-DESVERGNES et R. CHAUCHARD